Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/812

16. 09. 87

Sachgebiet 9

Anwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Antretter, Kretkowski, Bamberg, Bernrath, Ewen, Frau Faße, Haar, Hasenfratz, Ibrügger, Dr. Niese, Pauli, Purps, Toetemeyer, Frau Weiler, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/664 —

Zum kombinierten Verkehr Schiene/Straße

Der Bundesminister für Verkehr – A 14/26.70.00 – hat mit Schreiben vom 15. September 1987 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung dem kombinierten Verkehr zu, und worin bestehen seine besonderen Vorteile?

Der kombinierte Verkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrspolitik der Bundesregierung. Seiner Förderung und Weiterentwicklung gilt – wie auch im Positionspapier zum kombinierten Verkehr vom 31. Dezember 1986 an den Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages dargelegt – die besondere Aufmerksamkeit des Bundesminister für Verkehr.

Der kombinierte Verkehr verknüpft die arteigenen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger, er ist Beispiel für eine wirkungsvolle Aufgabenteilung. Das bestehende Verkehrswegenetz wird gleichmäßiger ausgelastet, vorhandene Kapazitäten sinnvoll genutzt.

Der kombinierte Verkehr leistet einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Fernstraßen. Damit erhöht er die Verkehrssicherheit, fördert den Umweltschutz, schont Ressourcen und verbessert den Verkehrsfluß.

In der Form der „Rollenden Landstraße" ermöglicht er die Nutzung der Schiene ohne technischen Mehraufwand für den Transportunternehmer.

Der kombinierte Verkehr schafft durchgehende Transportketten vom Produzenten zum Verbraucher und wird in einem wachsenden Verkehrsmarkt mit steigenden logistischen Anforderungen immer mehr an Bedeutung gewinnen.

2. Wie und mit welchem Ergebnis sind die Vor- und Nachteile des kombinierten Verkehrs monitär zu bewerten, und mit welchen Beträgen ist hierbei berücksichtigt, daß die Verlagerung von Ferntransporten von der Straße auf die Schiene

die Straße entlastet,
die Verkehrssicherheit erhöht,
den Umweltschutz fördert,
Ressourcen schont bzw.
den Verkehrsfluß verbessert

(Positionspapier des Bundesverkehrsministers zum kombinierten Verkehr – Drucksache des Verkehrsausschusses 0009)?

Verschiedene Untersuchungen lassen zwar Ansätze für eine Bewertung erkennen. Gesicherte Erkenntnisse liegen jedoch nicht vor.

3. Welche Gütermenge wurde aufgeschlüsselt für die Jahre 1977 bis 1986 im Straßentransit durch die Bundesrepublik Deutschland befördert?

In den Jahren 1977 bis 1986 wurden folgende Gütermengen im Durchgangsverkehr auf der Straße befördert:

1977	8,4 Mio. t
1978	8,7 Mio. t
1979	9,2 Mio. t
1980	9,7 Mio. t
1981	10,4 Mio. t
1982	11,2 Mio. t
1983	12,4 Mio. t
1984	13,7 Mio. t
1985	14,7 Mio. t
1986	15,8 Mio. t

4. Welche

Wegekosten,
Unfallkosten,
Luftbelastungen,
Lärmbelastungen und
Bodenverunreinigungen

hat dieser Straßentransitverkehr im Jahr 1986 verursacht?

Zu den sozialen Kosten des LKW-Verkehrs hat die Bundesregierung am 9. Juli 1986 eine Große Anfrage des Abgeordneten Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN beantwortet (Drucksache 10/5838). Die dazu gegebenen grundsätzlichen Hinweise gelten auch hier.

Die Wegekosten des Straßengütertransitverkehrs durch die Bundesrepublik Deutschland können aufgrund der Ergebnisse der

„Berechnung der Kosten für die Wege des Eisenbahn-, Straßen-, Binnenschiffs- und Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1984", die das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in Berlin durchgeführt hat, für 1986 auf rd. 232 Mio. DM geschätzt werden. Darin enthalten sind alle Last- und Leerfahrten deutscher und ausländischer Nutzfahrzeuge durch die Bundesrepublik Deutschland.

Angaben über die Unfallkosten des Straßengütertransitverkehrs liegen nicht vor; Unfallkosten werden nur nach Ortslagen der Verkehrsunfälle (innerorts, außerorts und BAB) spezifiziert.

Über die Abgasbelastung durch den LKW-Transitverkehr liegen keine Meßergebnisse vor.

Auf der Basis der im Jahre 1986 vom Straßengütertransitverkehr zurückgelegten ca. 708 Mio. Fahrzeugkilometer und dem vom TÜV Rheinland 1982/83 ermittelten Emissionsfaktoren für Lastzüge der Massenklassen 32 bis 38 t werden die vom Straßentransitverkehr verursachten Schadstoffemissionen auf folgende Werte geschätzt:

a) Stickoxide (NO_x)	ca. 18 000 t,
b) unverbrannte Kohlenwasserstoffe (CH)	ca. 1 900 t,
c) Kohlenmonoxid (CO)	ca. 1 300 t,
d) Schwefeldioxid (SO_2)	ca. 1 600 t.

Die Lärmbelästigung insgesamt oder die Lärmbelästigung durch den Verkehr lassen sich nicht quantifizieren. Die Lärmbelästigung durch den LKW-Verkehr hängt im wesentlichen von seinem Verkehrsanteil, von der Straßenart (Autobahn, Außerortsstraße, Stadtverkehr), von regionalen Bedingungen sowie von Tag-/Nacht-Verkehr ab.

Über Bodenverunreinigungen oder ein Verbleiben und Verteilen in der Luft liegen keine Angaben vor. Zur Ermittlung vermiedener unfallbedingter Bodenverunreinigungen sind Angaben über die verlagerten Güter notwendig. Hierzu liegen keine abgesicherten Daten vor.

5. Welche Gütermenge wurde aufgeschlüsselt für die Jahre 1977 bis 1986 in der Form des kombinierten Verkehrs im Eisenbahntransit durch die Bundesrepublik Deutschland befördert?

Im kombinierten Verkehr wurden 1977 bis 1986 folgende Gütermengen im Transit befördert:

	Container (in TEU = 20-Fuß Einheit)	Huckepack (Sendungen)	t (geschätzt)
1977	58 300	3 700	0,6 Mio. t
1978	72 200	6 100	0,8 Mio. t
1979	75 800	7 800	0,9 Mio. t
1980	89 500	9 500	1,1 Mio. t
1981	92 300	9 400	1,1 Mio. t
1982	90 700	9 800	1,1 Mio. t
1983	103 000	10 400	1,2 Mio. t
1984	111 000	10 600	1,3 Mio. t
1985	123 000	11 700	1,4 Mio. t
1986	139 000	13 500	1,7 Mio. t

6. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um eine stärkere Nutzung der Schiene im Transitverkehr zu erreichen?

Durch die Förderung des kombinierten Verkehrs leistet die Bundesregierung bereits heute einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Straßen.

Mit der Aufnahme eines 716 Mio. DM-Programms für Umschlagbahnhöfe des kombinierten Verkehrs in den Bundesverkehrswegeplan 1985 hat die Bundesregierung die finanziellen Voraussetzungen für einen zügigen Ausbau der Infrastruktur geschaffen.

Darüber hinaus wird die Bundesregierung den kombinierten Verkehr weiterhin ordnungspolitisch fördern. So soll das Sonntagsfahrverbot für den Straßenvor- und -nachlauf im kombinierten Verkehr aufgehoben werden.

Zwischen dem Bundesverkehrsministerium, der Deutschen Bundesbahn und den Verkaufsgesellschaften des kombinierten Verkehrs laufen zur Zeit Beratungen, ob und welche weiteren ordnungspolitischen Anreize erforderlich und zweckmäßig sein könnten.

7. Wieviel Waggons, aufgeschlüsselt für die Jahre 1977 bis 1987, hat die Deutsche Bundesbahn (DB) beschafft für den
   Containerverkehr bzw.
   Huckepackverkehr?

In den Jahren 1977 bis 1987 hat die DB folgende Tragwagen für den kombinierten Verkehr beschafft, bzw. zu solchen umgebaut:

	Container-verkehr	Huckepackverkehr
1977	—	—
1978	200 (umgebaut)	100 Taschenwagen für Sattelanhänger
1979	1 100 (davon 300 umgebaut)	150 Taschenwagen für Sattelanhänger
1980	8	100 Wagen für Wechselbehälter 180 Taschenwagen für Sattelanhänger
1981	400	212 Wagen für „Rollende Landstraße", 170 Taschenwagen für Sattelanhänger
1982	800	150 Wagen für Wechselbehälter
1983	200	—
1984	50	—
1985	300	—
1986	200	500 (umgebaute Wagen für Wechselbehälter) 40 von den italienischen Staatsbahnen (FS) angemietete Taschenwagen für Sattelanhänger
1987	100	—

8. Wieviel Waggons hat die DB ständig im Einsatz für Aufgaben des
Containerverkehrs bzw.
Huckepackverkehrs?

Im Containerverkehr werden derzeit arbeitstäglich 8 500 Wagen eingesetzt. Davon sind 8 000 Wagen nach ihrer Bauart Containertragwagen, 500 andere Wagen werden für den Containertransport verwendet.

Im Huckepackverkehr sind arbeitstäglich ca. 2 500 Tragwagen im Einsatz. Bei Bedarf werden Containertragwagen auch für den Transport von Wechselbehältern eingesetzt.

9. Wieviel Waggons fehlen der DB, um im Bereich des
Containerverkehrs bzw.
Huckepackverkehrs
den Bedarf der verladenden Wirtschaft abzudecken?

Die DB schätzt zur Zeit, daß mittelfristig zur Abdeckung des Bedarfs der verladenden Wirtschaft noch ca. 1 400 Containertragwagen benötigt werden. Der Bedarf wird jeweils in der mittelfristigen Investitionsplanung berücksichtigt.

Wagen für den Huckepackverkehr sollen als Privatwagen beschafft werden. Die hierzu von der Fa. Kombiverkehr KG und der DB gegründete Kombiwaggon-Projekt GmbH (KOWAP) ermittelt z. Z. den notwendigen Bedarf.

Die Bundesregierung begrüßt die Bemühungen des privaten Straßengüterverkehrsgewerbes und der DB zur Bildung einer Waggongesellschaft. Die Einbeziehung privaten Kapitals ist nach Auffassung der Bundesregierung die beste Gewähr dafür, daß der kombinierte Verkehr Schiene-Straße auf eine dauerhafte Grundlage gestellt wird.

10. Wieviel Waggons für den
Containerverkehr bzw.
Huckepackverkehr
will die DB bei der Deutschen Waggonbauindustrie bestellen, und aus welchen Gründen ist diese Bestellung bisher nicht erfolgt?

Grundsätzlich richtet sich der Bedarf an Wagen nach der Markt- und Absatzsituation. Gegenwärtig wird von der DB die Beschaffung von 1400 Containertragwagen für sinnvoll gehalten. Bei diesen Wagen handelt es sich um eine Neukonstruktion, die erst Ende 1988 serienreif sein wird. Bei kurzfristigem zusätzlichem Bedarf werden derzeit auch Wagen anderer Bauart für den Containerverkehr verwendet.

1989 sollen 500 Wagen, 1990 weitere 500 und 1991 400 Wagen beschafft werden.

Hinsichtlich der Beschaffung weiterer Waggons im Huckepackverkehr wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

11. Was will die Bundesregierung tun, um der DB bei der Beschaffung dieser Fahrzeuge zu helfen?

Die Bundesregierung stellt der Deutschen Bundesbahn in den Jahren 1987 bis 1991 Investitionszuschüsse in Höhe von 4,2 bis 4,3 Mrd. DM pro Jahr zur Verfügung. Damit wird neben dem vorrangigen Netzausbau der Deutschen Bundesbahn ein wesentlicher Beitrag zu den Gesamtinvestitionen erbracht.

12. Wie ist dieser Beschaffungsauftrag aus Sicht der deutschen Waggonbauindustrie zu bewerten?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß jeder Auftrag eine Stabilisierung der Beschäftigung der deutschen Waggonbauindustrie mit sich bringt.

13. In welcher Weise würde sich dieser Auftrag auf die Beschäftigungslage in diesem Wirtschaftszweig auswirken?

Nach Angaben der Waggonbauindustrie würde die Beschaffung von jeweils 500 Containertragwagen in den Jahren 1989 und 1990 über das Jahr 130 bis 150 Arbeitsplätze garantieren; für 1991, das Jahr, in dem 400 Containertragwagen beschafft werden sollen, 120 bis 130.

14. Welche Höchstgeschwindigkeiten sind bei den vorhandenen Waggons des
Containerverkehrs bzw.
Huckepackverkehrs
derzeit zulässig?

Alle Wagen des Containerverkehrs sind derzeit für max. 100 km/h zugelassen.

Im Huckepackverkehr sind ingesamt 300 Wagen für 120 km/h zugelassen. Zur Zeit wird bei zwei Zügen in der Relation Hamburg–München bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 115 km/h gefahren.

15. Inwieweit ist eine Umrüstung auf höhere Geschwindigkeiten möglich und beabsichtigt?

Nach den bisher vorliegenden Untersuchungsergebnisen der DB ist der Umbau vorhandener Wagen für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zwar möglich, jedoch nicht beabsichtigt, da

— die Umbaukosten für die Wagen des kombinierten Verkehrs hoch sind und

— die Radsatzlast von 22,5 t herabgesetzt werden müßte.

16. Welche zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind für die in den kommenden Jahren zu beschaffenden Waggons des kombinierten Verkehrs vorgesehen?

120 km/h.

17. Inwieweit und in welchem Zeitrahmen beabsichtigt die DB, so wie die französische Staatsbahn SNCF, auf geeigneten Strecken Züge des kombinierten Verkehrs mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit einzusetzen?

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der verhältnismäßig geringen Transportzeitgewinne denkt die DB derzeit nicht an den Einsatz von 160 km/h schnellen Güterzügen des kombinierten Verkehrs.

18. Welches sind die Gründe für diesen Einsatz bzw. den Verzicht darauf?

Siehe Antwort zu Frage 17.

19. In welchem Umfang werden die Züge des kombinierten Verkehrs nach Fertigstellung der Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart über diese Strecken geführt werden?

Die DB beabsichtigt, Züge des kombinierten Verkehrs im Rahmen der technischen und betrieblichen Möglichkeiten auch über die Neubaustrecken zu führen. Über den Umfang liegen noch keine Planungen der DB vor.

20. Mit welchen Reisezeiten im Vergleich zu heute kann dann auf den wichtigsten Strecken des kombinierten Verkehrs gerechnet werden?

Durch die Inbetriebnahme der beiden Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim – Stuttgart wird sich die Fahrzeit des kombinierten Verkehrs bei einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h um bis zu einer Stunde verringern. Die Fertigstellung der im Bundesverkehrswegeplan 1985 ausgewiesenen Streckenausbauvorhaben wird zu weiteren Fahrzeitverkürzungen führen.

Wesentlich für die Transportqualität ist die Gesamttransportzeit, also auch die Behandlungszeit in den Umschlagbahnhöfen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333